

三十年随忆

北京邮电大学 冯甦中

三十年，在人生的旅程中是漫长的，在历史的长河里又是那么的短暂。

恢复研究生教育三十年，我亲历了北京邮电大学从研究生科到研究生部到研究生院；每年招生十余名到现在的每年招生 2500 余人的发展历程。三十年来，我国研究生教育的发展突飞猛进，北邮研究生教育蒸蒸日上。三十年来，北邮研究生教育前进的每一步都饱含了学校领导的办学思想；每一步都饱含了管理者的辛勤耕耘，这中间有成功的喜悦，也有个中的曲折和辛苦。

在这三十年里，北邮的研究生教育有过诸多的荣誉：

最早提出研究生工作统一管理模式的单位之一；

最早开展同等学力申请学位的单位之一；

最早开展工程硕士教育模式试点的单位之一；

最早提出研究生思想工作集中管理模式的单位之一；

最早参与北京市学位研究生教育研讨的单位之一；

最早启动 211 工程建设的学校之一；

北京市学位与研究生教育思想教育组牵头单位之一；

在恢复研究生教育二十年时，北邮研究生部被教育部评为“研究生教育先进单位”；

全国 56 所设有研究生院的高校之一；

回忆这三十年的历程，总有那么多的往事浮在眼前，让我久久不能忘怀。

工作中建立了团队作风

恢复招生的头几年，小小的研究生科办公室只有一间房，4 个人，全是女同胞。麻雀虽小五脏齐全，一切规章都要从头立起，每天从早到晚忙个不停，晚上加班是常事。最累的要数招生阶段。

研究生招生是国家各层次教育的招生中，招生单位工作量最大、完成内容最全的招生层次。从招生宣传到组织命题，从试题印刷到试题分发，从报名到组织考试，从阅卷到录取，事无巨细样样要做。每年到招生忙的时候全体总动员，尤

其是硕士招生的试题分装，更是如此。为了保密而又不影响工作，一般都在晚上加班。每次加班是大家最愉快的时候，终于大家聚到一起干同一件事。窗外寒风凛冽，室内热火朝天。在做迭页，分页的重复劳动时，大家十分尊重的李凤和老师不时地会说出几句平时很难从他口中听到的诙谐的语言，引得大家发出阵阵笑声。这时候的指挥是招办主任，不管是研究生部主任、总支书记还是刚工作的科员，都得听招办主任的调遣，此时招办主任的能力被充分的显示出来了，她把工作安排得紧凑、合理，我们就可以少加一次班。80年代加班都会是义务的，申请加班费很难。大家想出了排队“敲竹杠”，工资最高的显然是研究生部主任，他首先要拿钱给大家买夜宵，接下来书记会主动出钱，以后按工资的高低每晚有一人拿钱请客。白天干了一天晚上还要干到深夜，大家都很累，有时候为了一份试题会核查几个小时，尽管如此大家都没有怨言。现在办公自动化普及了，但是至今还是有很多工作必须用手工来完成。这种加班的做法一直延续到今天。

80年代初，试题由命题老师自己刻蜡纸，办公室负责印刷；以后由打字室打字，但是公式、电路图都还要老师用手工画。再以后普及了计算机，逐步从命题到印刷都实现了信息化。试题、信封可以打印了，每年的试题监印节约了大量的时间和人力，当然试题印刷的质量也有了飞跃的发展。记得当年我们印完试卷自己用三轮车拉回办公室保存，主管（北京邮电学院）院长路过看到，还与我们开玩笑“你们拉着考卷招摇过市。”现在用车拉着，不知不觉地已经送到了保密室。

自从国家统一组织研究生入学考试后，印象中我几乎就没有休过寒假。放假前全国统一入学考试、春节前收外地试卷，一过初五就要整理试卷，以后就是组织集中阅卷。所有的办公室成员都会非常自觉地在寒假时缩短外出探亲访友的时间，在加班整理卷子前赶回来。记得办公室的葛丽梅老师说过：“要为了那几个加班费我就不一定来，但我是研究生部的人，这是我的工作。”其实葛老师并不是研招办的成员，只是大家都把研究生部（院）的工作都视为自己的工作，分工合作是北邮研究生院几十年来形成的作风，形成了一个能打硬仗的团结协作的团队。

工作中悟出的人生哲理

北京邮电大学是最早提出研究生工作统一管理模式的单位之一，其中提出的

研究生思想工作集中管理的模式被教育部认定当时三种研究生学生管理的模式之一（即招生规模在 500 人以下）。北邮研究生管理是以严谨、踏实保证质量为基础的，自恢复招生后就实行每 2-3 年修订一次培养方案，一直延续至今，这是保证北邮研究生质量，学科紧跟前沿的重要措施之一；是保证研究生教育更好的为社会服务的关键之一；这可能也是北邮研究生至今就业率保持在 100% 的关键吧。北邮保证研究生质量的另一个措施就是严把生源质量关，除了入学考试的成绩外，严把政审关也是北邮的特点之一。至今我们每一名拟录取的考生在复试时仍要考虑政治面试成绩。

八十年代后期，在上级要求加强对研究生入学政治审查的政策下，北邮依靠党组织建在研究生部的优势，对每一名拟录取的研究生都进行实地审查。把研究生部的同志们分成若干小组，每个组去一个省或多个临近的省。因为要求一定要到考生单位实地审查，在政审过程中我们经常为了一个考生要行程数天，翻山越岭，这项工作一直坚持到 96 年。记得九十年代初期，我与罗玲老师分在一组去山东政审，有一名拟录取考生的单位在山东临沭县的一个职业技术学校。我们乘火车到了临沂，第二天一早又乘汽车来到了临沭，走遍了整个临沭县城也没有找到这个学校。最后在一名交警的指点下我们打上了一辆摩的。这辆摩的拉着我们“蹦蹦、蹦蹦”地走出了县城，不一会儿“蹦蹦、蹦蹦”地拐进了一条土路，眼看着快要走进山里了，远远的还看见了一个高高的烈士陵园的碑。我和罗玲的心都打起了鼓，忽然有了一种不祥的感觉，“学校怎么会建在离县城这么远的山里？会不会……”虽然我俩谁都没说什么，但我俩都在想怎么办……正在这时，在烈士陵园围墙的一侧看见了一个大铁门，啊！正是我们要找的学校。摩的司机在校门口等着我们近一个小时，又把我们送回了县城。只收了我们往返的车费，记得好像是 12 元。为了一个考生往返两天多，行程那么艰难，但是我还是觉得这样做很值得。这次政审给我的教育和印象深刻：我们招到了一名好学生，这名学生毕业后留校任教了；老区人民的朴实，摩的司机可以漫天要价，但是他没有；山东在九十年代初就开始注重修路，在山东期间路边到处可以见到“要想富，先修路”的标语，使得山东省在以后的发展中抢得先机，发展的速度在国内前列。

记得还有一次与葛丽梅老师去华东地区政审。在上海的工作结束后要去另一个城市，必须乘早上 5 点的火车，即 4 点就要从住地出发。旅店服务员告诉了我

们出租车预约电话。第二天4点钟，天漆黑，还下着雨，准时来接我们的出租车司机是一名三十多岁女士。葛老师问：“这么早出来跑车不害怕吗？”女司机的回答是“为了生活”。这句十几年来牢牢印在我脑子里的话，让我悟出了一个哲理：每个人都要直面生活，每个人对生活都要有积极地态度，不能等、靠、要。当时人们都认为的出租车司机的收入比较高，但是他们的付出也是相应的。以后我也把这件事讲给我的孩子和学生们听过，不知道他们会不会有我同样的感受。

每一次的政审出行都会给我留下不同的感受，在研究生教育管理的过程中，是社会养育了学校，也是学校为社会服务的过程，在这个过程中会给我们很多人生的哲理。这是我们每一个研究生教育管理者共同悟出的哲理，这也是北邮研究生管理队伍能成为优秀集体的基础。

工作中培养了进取精神

有人说北邮研究生院是为学校出干部的地方，从研究生院（包括前期的研究生部）出来的人几乎都被学校提拔为中层干部，两名院领导被提拔为校级干部。我认为归结原因是研究生教育是学校最高层次的教育，需要大家努力进取才能跟上国家研究生教育的步伐，才能在快速发展的研究生教育领域不落伍。自八十年代起，研究生教育从日校生的单一模式，发展到现在的多种模式；学科建设从教授自由发展到现在的国家有计划的导向发展。尤其是校 211 工程办公室放在研究生院，更使得研究生院的领导必须站在全校的宏观发展的立场上来建设学校的研究生教育。

八十年代中国家刚开始同等学力申请学位的办学模式（当年称在职人员申请学位），北邮就抓住机遇开展了这项工作。当时学校的首要目标就是提高教师队伍的水平，当时的主管部门邮电部也不失时机地下文，让北邮办了多期在职邮电高校教师的提高班。这部分学员成为我们学校最早获得同等学力研究生学位的人。到了九十年代中后期，北邮又抓住了工程硕士教育发展的契机，借助行业平台把“电子与通信工程”专业领域做到了全国招生人数第一。

在职人员申请学位最难的是如何把好质量关。记得刚开展在职申请学位的三年，每年都有一次审核会，所有当年有申请学位者的学校都要集中到一起，每个学校都必须把当年申请学位的申请者的材料向所有的与会者汇报，各个学校的与

会者都会本着相互帮助的目的互相挑毛病。只有通过了大家相互审核，各校回去修正后才能允许答辩授学位。有时候在会上也会为了某个问题争执得厉害，最后的裁决是学位办的领导，会后大家还是好朋友。好在当时开展这项教育模式的学校很少，每次到会的学校只有一二十所，每所学校的申请者一般都是个位数。后来回想起来，学位办当时花大力气这么做是一个非常高妙的办法。在制度还没健全、工作还没有经验，又要保证学位质量，借助这些试点的高校经验和办法不是最好的平台吗？确实“各家都有各家的高招”，每次会议大家都会学到不少经验，我想也为后来学位办出台的一系列文件提供了素材。经过了几次的审查，一部分管理规范的学校获得了免检权，北邮也在其中。尽管北邮有那么多的“最早”，有非常好的生源，相对获得北邮学位的人数而言却并不多，这可能就是北邮严谨、踏实的管理风格的结果吧。

自 81 年起，每隔 2-3 年召开一次国务院学位委员会学科评议组会议，审核各校申报的学科点等，这个会议集中了国家各学科的精英，八十年代至九十年代初，当时国家的最高领导人都在人民大会堂接见了与会代表并合影。作为国务院学位办的借调人员，五次参加了国务院学位委员会学科评议组会议，受到过江泽民总书记、李鹏总理等中央领导的接见。每次虽然只有短暂的十来分钟，对研究生教育的促进却是巨大的，那些年正是我国学位制度从无到有，研究生教育、学科建设发展壮大的十年。国家的重视，专家的努力，在那几年的建设下，学科水平明显的提高，高校研究生教育明显地拉开了档次，为以后国家推行重点学科建设、211 工程建设，创新人才培养等高水平建设奠定了基础。

关于工程硕士教育

这个问题好像与前面的内容有一些距离，但我还是想谈谈我的想法。因为这是我近两年研究的成果。

近些年国家每年要招收二、三十万的专业学位研究生，而其中工程硕士要占到其中的三分之一强。工程硕士教育已逐步走向正轨，并正在向双轨制教育模式发展。但是近几年在对工程硕士教育进行了研究后，发现情况并不乐观，有些问题可能会成为制约其发展的瓶颈。经过调查研究和资料分析后认为，工程硕士教育在实际的运作中存在着诸多的问题：

课程设置与建设不到位。高校在工程硕士的课程设置上没有很好地体现工程硕士和工学硕士应有的区分，教材、实验等环节基本沿用工学硕士的培养体系。

教材与教学内容不适用。教材建设不足，不少都是借用工学硕士教材，基本没有工程硕士专用教学用书。很多教师工程实践经验少，教学内容与工程实际不能很好的衔接。有的教师因从未接触工程实践，对新技术、新设备不够了解，在课程教学中很难加入本领域前沿工程技术。

学习时间不到位。突出表现在工程硕士在校学习时间没有达到规定标准，双导师落实存在问题，在教师指导、课程设置以及企业参与方面都存在相应的问题。同时，由于工程硕士是在职学习，工学矛盾突出，工程硕士用于学习的时间紧。

导师的指导力度不够。指导教师中有相当部分未做过工程项目，指导论文撰写有些力不从心。突出表现在学生与导师的联系较少，开题和中期检查有走过场趋势，教、学脱节。

论文选题困难。工程硕士学位论文应该紧密结合工程实践，具有鲜明的针对性、先进性和应用价值，也应该有一定的技术难度，但是目前多数选题难以达到这一要求。

评价不到位。培养机构管理者和教师以工学学术学位的标准来看待工程硕士，教学上没有很好的体现出与工学硕士的差别，对学生的引导和评价亦如此。

工程硕士办学目的偏差。相当部分的学校把工程硕士办学作为学校创收的一种途径。

这些问题的存在，在很大程度上影响了工程硕士的培养质量和工程硕士教育自身的发展。如何解决这些问题需要研究，加强理论研究，加强管理力度，实现定期分层次评估：学校自我评估、校际互评、省市评估、民间机构（学术团体）评估、国家评估等的方法是关键。尤其是自我评估，设计一套结构合理运作方便，简单易行、科学合理的自我评估系统，并能实现网上运作，就能经常性为学校工程硕士建设提供评价体系。而这个指标体系是量性的，学校经常为自己评估一下工程硕士的教育质量不是更可行吗？如果像当初在职申请学位那样校级互评，也会有同样的效果。

我非常热爱研究生教育，为她献出了一生中最美好的时光，她也为我留下了

遍布全国的人脉，我为他们骄傲。三十年的研究生教育工作培养了我严谨务实的工作作风，使我终身受用。

作者简介：

冯甦中，北京邮电大学网络教育学院研究员，曾任研究生院副院长。1976年毕业于北京邮电学院电信息电子交换专业，从事教育管理和教育基本理论方面的研究 20 多年。现为网络教育学院硕士生导师，学院虚拟现实技术研究室学术带头人，北京邮电大学科学技术协会秘书长，《北京邮电大学学报（社会科学版）》副主编。